«El incidente AF447»

Ángel Ortega

2407 segundos.

El vuelo Air France 447, un Airbus 330, vuela hacia París sobre el océano Atlántico. La nave funciona sin problemas y el personal está perfectamente cualificado para su tarea. Sin embargo, hay algo inquietante en el ambiente que el pasajero del asiento 17A percibe. Es un hombre pragmático y escéptico; jamás ha creído en nada que no tenga una demostración científica. Pero por primera vez siente algo que le es ajeno; un miedo inexplicable, una amenaza velada, una sensación de fatalidad. Se afloja el nudo de la corbata y mira por la ventanilla; alrededor del avión hay nubes espesas que se iluminan repentinamente por relámpagos lejanos. El pasajero del asiento 17A ha volado decenas de veces y sabe que eso no supone ningún peligro. Sin embargo, suda y le tiemblan las manos, y no sabe por qué.

El indicador de temperatura exterior del panel de instrumentos informa de una temperatura algo más elevada de lo que cabía esperar cerca de una tormenta tropical.

1507 segundos.

De repente, un extraño resplandor blanco-azulado ilumina la cabina de mando. Unas leves lenguas de llamas se contonean alrededor de algunos extremos metálicos. Bonin, segundo copiloto de la aeronave y el menos experimentado del equipo, se inquieta y pregunta.

—Es el fuego de San Telmo —dice Dubois, el capitán—. Es un fenómeno eléctrico. No es peligroso y no afecta a la instrumentación. Ocurre

por esta zona, cerca de tormentas eléctricas y cuando hace más calor de lo normal, como ahora.

El pasajero del asiento 17A no ve el fuego de San Telmo, pero de alguna forma percibe esas minúsculas emisiones de plasma en el vello de las extremidades, y eso le inquieta aún más.

967 segundos.

La puerta de la cabina de mando suena y el primer copiloto, Robert, vuelve de su descanso.

—Su turno, capitán —dice el recién llegado. Dubois le cede su asiento.

—Queda usted al mando, Bonin —dice el capitán, mientras Robert se coloca los auriculares y se acomoda en la butaca izquierda.

847 segundos.

—Voy a descansar un rato, entonces —dice el capitán—. Buen servicio.

El pasajero del asiento 17A se lamenta de haber olvidado traer un libro para mantener la mente ocupada; la viajera a su lado ronca levemente.

Vuelve a mirar por la ventanilla; la tormenta es mucho mayor que antes. Pero, de nuevo, se dice a sí mismo que no pasa nada. De hecho, ha visto remolinos de nubes mucho más violentos en otros viajes.

743 segundos.

Los dos copilotos saben perfectamente dónde están inmersos en ese preciso instante. Es un lugar hostil, de furia elemental perpetua, la madre de las

tormentas y los huracanes; si los griegos hubieran navegado hasta allí, seguramente lo habrían representado en sus rapsodias como un espantoso y abominable monstruo marino. El hombre occidental, más prosaico, lo llama la Zona de Convergencia Intertropical.

Los responsables del vuelo AF447 no han solicitado una ruta alternativa; van a atravesarla. Es su decisión. Se ha hecho innumerables veces. No es peligroso.

612 segundos.

—Vamos a saltar un poco —dice Robert—. Deberíamos avisar atrás.

Acciona el botón de llamada.

608 segundos.

Marilyn, auxiliar de vuelo, recoge el auricular del intercomunicador, tras haber interrumpido su atención a un viajero.

—¿Sí? Al habla Marilyn.

—Sí, Marilyn, soy Pierre —dice Robert, al otro lado del aparato—. En unos minutos vamos a entrar en una zona de turbulencias. Toma nota y díselo al pasaje antes de que se pongan nerviosos.

El pasajero del asiento 17A ha escuchado el zumbador y ha visto a la azafata dejar lo que estaba haciendo para acudir a la llamada. Siente cómo los asientos vibran ligeramente.

594 segundos.

—¿Deberíamos sentarnos nosotros, entonces? —dice Marilyn.

—Yo lo haría —dice Robert—. Avisa a tus colegas.

El indicador de temperatura exterior sube medio grado. No obstante, fuera hace el frío espantoso que cabía esperar y el viento castiga el fuselaje.

589 segundos.

—OK, se lo digo a los de atrás —dice Marilyn—. ¡Muchas gracias!

Bonin añade:

—Os avisaremos en cuanto se acabe.

—OK.

587 segundos.

Marilyn acciona el pulsador de la luz de aviso de los cinturones de seguridad. El pasajero del asiento 17A no se lo ha quitado desde el principio del viaje; la señora de al lado, aún dormida, gira la cabeza hacia el lado contrario al escuchar el pitido.

—Señoras y señores pasajeros —dice Marilyn por la megafonía—, estamos a punto de atravesar una zona de turbulencias. Les rogamos permanezcan sentados, mantengan abrochados los cinturones de seguridad y sus mesas en posición vertical —hizo una pausa—. Lamentamos las molestias.

El avión da un ligero salto. Alguien protesta en los asientos de atrás.

557 segundos.

—Hay muchas nubes —dice Bonin—. El sistema antihielo está en marcha.

Robert no responde; hay algo en el modo de programación del radar que no le convence. Lo manipula. Descubre que la tormenta es especialmente intensa en la zona que están a punto de atravesar. Pero según su experiencia no es nada serio.

480 segundos.

El fuego de San Telmo se manifiesta de nuevo; un leve olor a quemado empieza a rodear a los copilotos.

—¿Se ha roto algo? —dice Bonin, visiblemente preocupado—. No veo ningún problema en los instrumentos. ¿El sistema de ventilación?

Robert mira a su alrededor. No es la primera vez que las pequeñas llamaradas azules producen ese efecto inquietante sin que realmente haya ardido nada. Pero le preocupa más el hecho de que el ruido de deslizamiento se haya hecho más fuerte. Es por la acumulación de cristales de hielo en los planos. El sistema antihielo debería estar trabajando más rápido.

El pasajero del asiento 17A también ha notado el olor a quemado. Aunque él nunca lo ha experimentado en vuelos anteriores, su razón trata de convencerle de que no es nada serio. Pero nota el aliento de algo nefasto en su nuca; obviamente, no hay nada más que el respaldo de su asiento ahí detrás. Siente un estremecimiento.

Un bebé empieza a llorar en los asientos delanteros. Alguien resopla.

442 segundos.

El Airbus 330 se desliza con firmeza entre lluvia, viento y vapor de agua revueltos con ferocidad en remolinos de formas difusas y cambiantes. En las entrañas de la máquina hay un ordenador; cuando él está al mando, actúa sobre todos y cada uno de los sistemas de maniobra usando la información que recibe de sus múltiples sensores para mantener la trayectoria ordenada. Es un trabajador infatigable que cumple su misión siempre que considere fiable la información que recibe. No solo eso; además, informa de todo lo que percibe o le es ordenado por sus maestros en forma de mensajes ACARS que radia para que estaciones remotas los recojan.

En las alturas no es fácil saber a qué velocidad se viaja. No hay puntos de referencia; solo está la nave y el aire que la rodea. Los encargados de medir la velocidad de ese aire, y únicos sentidos de los que dispone el ordenador para saber cuán rápido vuela el ingenio al que controla, son los tubos Pitot.

Pero el hielo avanza con decisión y los alcanza; los tubos Pitot, con sus entradas bloqueadas por cristales de hielo, dejan de proporcionar información útil. El ordenador se da cuenta de que sus únicos ojos están ciegos; no se puede fiar de lo que percibe, así que se rinde y envía una alerta al otro lado diciendo que él ya no sabe continuar solo, confiando en que los seres humanos sepan resolver la situación mejor que él.

377 segundos.

Suena un aviso acústico; el piloto automático se ha desconectado porque es imposible determinar la velocidad del aire.

361 segundos.

—Tomo el control manual —dice Bonin.

—Vale.

Abandonado a su suerte por un instante y a merced de los vientos, el Airbus 330 se alabea.

El pasajero del asiento 17A siente una náusea.

Bonin se hace con los mandos, trata de corregir la inclinación lateral repentina y comete un error.

360 segundos.

El ordenador de a bordo, menos de un minuto después de haber cedido el control a los seres humanos, se alarma de lo que percibe. Ha detectado una orden inesperada: pese a no tener información sobre la velocidad del aire, ha recibido el mandato de elevarse con una inclinación excesiva. Primero, eso supone abandonar la altitud programada, así que se ve obligado a informar con una señal audible; pero lo más preocupante es el riesgo de ascender tan rápido con aquella temperatura anómalamente alta y sin tener una medida de velocidad válida.

El aire es extremadamente tenue a la altura en la que se encuentran; además, con esa inclinación, las alas pierden su capacidad de sustentación y los motores no pueden generar el empuje suficiente. El software del ordenador evalúa la situación como realmente seria y decide informar a sus maestros del peligro; ellos conocen esta condición como entrada en pérdida aerodinámica.

Su forma de alertar del riesgo potencialmente crítico es bombardear a los seres humanos con un aviso sonoro tan molesto que no lo puedan ignorar. A cada instante. Hasta que lo solucionen.

357 segundos.

Una voz robótica que grita la palabra *Stall!* acompañada de un zumbido suena por primera vez en la cabina de mando. Lo hará muchas veces.

—No tenemos información de velocidad —dice Bonin.

—¿Hemos perdido... los datos? —titubea Robert.

El avión asciende a la vez que pierde velocidad.

Stall!

—Desciendo —dice Bonin, confuso. No lo está haciendo en realidad; siguen subiendo.

—Atención a la velocidad —dice Robert, tan desconcertado como su compañero.

—Estoy pendiente...

El pasajero del asiento 17A nota que algo le retumba en la cabeza.

—Estabiliza —dice Robert.

El ordenador lanza al aire un chorro de mensajes ACARS en espera de que alguna torre de control los capte, entienda lo que ocurre y se ponga en contacto con los pilotos.

Stall!

El sistema antihielo insiste e insiste. Finalmente consigue descongelar uno de los tubos Pitot.

332 segundos.

Suena un pitido. El panel de instrumentos vuelve a mostrar información de velocidad; es alarmantemente baja, pero los copilotos están aturdidos y no se dan cuenta.

—¡Desciende! —dice Robert.

—Estoy en ello, desciendo.

Stall!

Bonin ordena bajar ligeramente el morro y las alas recuperan algo de sustentación. Como consecuencia de eso, el avión planea y la velocidad sube.

El ordenador analiza la información. Ya hay datos sobre la velocidad del aire; es aún demasiado baja, pero no supone un peligro inminente. La descabellada orden de subir, aun estando ahí, ya no es tan acusada. Los seres humanos al mando se han hecho con el control. Quizá ya no hay situación de riesgo. No es necesario seguir atronando con señales acústicas.

326 segundos.

Robert sigue paralizado por la falta de control de la situación. Parece que se ha corregido, quizá, pero no está seguro; incapaz de tomar decisiones, toca el timbre para avisar al capitán.

El pasajero del asiento 17A nota que tiene la boca seca. No tiene a mano nada para refrescarse y suda copiosamente. El chorro de aire de ventilación no es suficiente. Otra vez nota el aliento de algo amenazador en la nuca.

318 segundos.

—¿Dónde coño está? —dice Robert.

A excepción de uno de los tubos Pitot, los instrumentos funcionan correctamente y dan información fidedigna; solo hubiera sido necesario leerlos con calma e interpretarlos. Pero Bonin está aún más desconcertado que su

compañero; atendiendo a alguna recomendación de su ofuscado cerebro, vuelve a tirar de la palanca de mando y alza el morro del avión. La situación se agrava de nuevo; ascenso rápido, pérdida de sustentación y de velocidad.

El ordenador vuelve a notar que algo va mal y reanuda sus mensajes de alerta crítica.

Stall!

312 segundos.

—¡Cojones! —dice Robert.

El sistema antihielo consigue otra victoria: ha descongelado el otro tubo Pitot. Todos los sistemas de medida están operativos. Pero no hay nadie observando; el pánico se ha apoderado de los responsables.

Marilyn, la auxiliar de vuelo, sabe que la situación no es normal. Aunque es difícil saberlo con seguridad, la nave está peligrosamente inclinada; vasos de papel y botellas de plástico ruedan de un sitio a otro. Las paredes tiemblan pero no son turbulencias. Es otra cosa.

La señora que viaja al lado del pasajero del asiento 17A se despierta y pregunta qué pasa. Él está mudo de terror. De un terror a algo que no comprende, pero que siente en los extremos de cada uno de sus nervios.

Stall!

301 segundos.

—Joder, ¿viene ya o no? —grita Robert.

El Airbus 330 está en la peor situación posible. Ha alcanzado ya la máxima altitud permitida, intentando subir aún más, con los motores a plena

potencia. Ya no hay sustentación, las alas son solo una parte inútil de un montón de toneladas de hierro, plástico y carne.

La inercia mantiene el avance en línea recta durante un instante pero, con una inclinación en un ángulo de 18 grados, la nave comienza a descender.

Stall!

Entrada en pérdida aerodinámica.

Los pasajeros apenas consiguen mantenerse derechos por las sacudidas.

270 segundos.

—¡Tomo el control! —dice Robert.

Pero ninguno de los dos sabe lo que pasa. Creen que suben, pero en realidad bajan a una velocidad creciente. Robert intenta en vano varios cambios de posición, sin tener muy claro qué debe hacer.

Stall!

El capitán entra en la cabina de mando.

—¿Qué cojones estáis haciendo?

—¡Hemos perdido el control del avión! —grita Bonin.

—¡Hemos perdido el control! —grita también Robert—. No entiendo nada. Lo hemos intentado todo.

El pasajero del asiento 17A no entiende el inglés, pero cree escuchar una voz dentro de su cabeza que grita algún aviso desesperado. *Stall! Stall!*

Pero la velocidad horizontal ya es tan baja y el ángulo de ataque tan agudo que los tubos Pitot dejan de aceptar como válida la velocidad que miden.

Y aunque la nave cae en parábola como una piedra, el ordenador no tiene ninguna forma de saberlo. Sin posibilidad de tomar ninguna decisión, decide dejar de emitir por un instante su alarma acústica, solo el grito al vacío de los mensajes ACARS que nadie parece escuchar.

233 segundos.

—¿Qué piensa? —pregunta Robert al capitán—. ¿Qué hacemos?

Dubois pasa la mirada por los instrumentos con rapidez. Nada es obvio. No hay indicadores de velocidad. No sabe si suben o bajan. El avión se zarandea como si lo azotara un tifón.

—¡No... no lo sé! —dice.

Marilyn, sujetándose a su asiento con ambas manos, ya lo sabe; van a morir todos.

Dado que sigue recibiendo la orden de subir, el ordenador vuelve a la carga con sus avisos desesperados.

Stall!

—Sube... sube... sube... —dice Robert.

—¡No! —dice el capitán—. No subas... no.

El ordenador recibe una nueva señal que no tenía hasta ahora: una superficie se acerca a toda velocidad desde abajo. Lo comunica con urgencia a la cabina de control.

104 segundos.

Suena otro zumbido y se enciende una luz. Es el mar, que no debería estar ahí y que no debería estar cada vez más cerca.

—Joder, nos vamos a estrellar —dice Robert—. No puede ser.

Stall!

El pasajero del asiento 17A mira a los ojos a Marilyn. Ella le devuelve una mirada aterrorizada.

Él ya es consciente de lo que va a ocurrir. Lo sabía desde un principio. Solo era cuestión de entender las señales. Rápidamente piensa en todo lo que ha estado posponiendo hasta ahora.

El bataneo es tan violento que parte del techo de plástico se desprende. Cae sobre el pasillo.

El interior del avión es un grito al unísono.

102 segundos.

—¿Pero qué pasa? —dice Bonin.

100 segundos.

—Diez grados... —dice el capitán.

56 segundos.

Stall!

Si alguien tuviera la posibilidad de mirar justo hacia abajo, el mar está tan cerca que podría distinguir la espuma en las crestas de las olas.

29 segundos.

El ordenador enmudece.

8 segundos.

Las vibraciones dañan el sistema eléctrico y las luces se apagan. El bebé deja de llorar.

0 segundos.